EL FERRO-CARRIL

DE MADRID Á ARANJUEZ.

SU INAUGURACION

en 9 de febrero de 1851 (*).

Todo progreso ha sido lento si bien se mira: todos, inclusa la invencion de la mayor velocidad, que ha conseguido darse á sí propio el hombre; incluso ese modo de volar humano que se llama viajar por ferro-carriles. Se necesitaba combinar para lograrle unas cuantas ideas, que se han ocurrido, y han estado como aguardándose unas á otras, con intervalos de siglos. Veámoslo.

En 1198 trabajaba un dia, en una callejuela de Lieja, un pobre herrero en forjar un hierro á duras penas. Pasaba á la sazon un venerable anciano, al parecer extranjero, de barba, cabello y vestido blancos; entra en conversacion con el pobre

(*) Hemos considerado digno de ocupar un lugar distinguido en las páginas del *Eco literario*, á este bellísimo artículo que publicó *La España* de 11 de febrero de este año. Nos lo ha hecho creer así el ver que, á pesar de su larga extension y de su interés local y pasagero, le han insertado *integro*, y con elogio, periódicos de los Estados-Unidos de América. Aunque el artículo apareció sin la firma de su autor, nadie ignora que es de D. Antonio María Rubio, secretario de S. M. la Reina madre, cuyas producciones son siempre leidas con gusto, y es sensible que sean tan escasas.

© Biblioteca Nacional de España

herrero, y se entera de que casi todo lo que gana lo necesita para comprar carbon y alimentar su fragua. Dícele el extranjero que le va á proporcionar un carbon que no le costará mas que tomarle de la tierra; y allí bien cerca, en Flénu. Va allá el sencillo herrero, trae en el delantal un poco de tierra negra, la echa en la fragua, sopla, y al momento se enciende... El gozo del herrero llegó á su colmo. Acababa de hallar el CARBON DE PIEDRA... Celebraba su propia dicha: él no pudo saber el presente que habia hecho al mundo. Lieja entera participó de ese bien, y el carbon mineral fué desde entonces el manantial de su industria y su riqueza. Del extranjero anciano nadie volvió á saber. La pública gratitud le buscó por todas partes en vano. ¿Quién era? ¿De dónde venia? El orígen de tan importante descubrimiento, quedó sumido en el misterio. El manuscrito mas antiguo y muy deteriorado que cuenta este suceso, añade despues: «qui'il n'y a aucun doute à avoir sur ce mys»terieux personnage, et que c'était à coup sûr un ang...» Las últimas letras están comidas por el tiempo. ¿El manuscrito decia «*un ange*» ó bien «*un anglais*»? Cada uno leerá lo que le parezca. Siempre hay alguna diferencia de uno á otro. Aplicado á la fabricacion, pues, aunque en corta escala, siete siglos ha estado aguardando el carbon de piedra, ya descubierto, que la máquina de vapor viniera á pedirle auxilio para correr todos los caminos, y cruzar todos los mares.

Sigue en edad al descubrimiento del carbon de piedra, el del FERRO-CARRIL moderno, aunque uno y otro bien distantes. Pero en esto lo moderno, es la idea del empleo del hierro en el carril, porque los carriles de madera, aplicados á los mismos usos que aquellos, hace dos siglos que se conocen en las minas de New-Castle y en algun camino de Inglaterra. De mejora en mejora, se vino hácia 1770 á reemplazar la madera con el hierro, y á principios del presente siglo, se vió ya por último en el pais de Gales, y por la vez primera, un ferro-carril destinado al transporte de mercancías y viajeros. Pero el camino de hierro esperaba todavía el advenimiento de la locomotriz moderna, que habia de completarle.

No tuvo que esperar mucho. La idea de hacer producir movimiento á la fuerza espansiva del vapor y aplicarle á la industria, tambien es antigua. Los españoles sostenemos que la primer máquina de vapor fué ideada por nuestro compatriota Don Blasco de Garay, que hizo de ella feliz prueba pública para mover doscientas toneladas sin auxilio de vela ni remo, en el puerto de Barcelona, en junio de 1543, en presencia del em-

© Biblioteca Nacional de España

perador Cárlos V y de su hijo Felipe II, monarcas ambos dignos de asistir al nacimiento de un gran poder, que, como ellos y mas que ellos, habia de enseñorearse de la tierra. Los franceses nos disputan esta gloria, y segun ellos su compatriota Dionisio Papin fué el primero que tuvo esa idea hácia el fin del siglo XVII. Pero franceses y españoles tenemos que acusarnos de haber dejado caer en el olvido invencion tan grande, desconociendo su trascendencia. En Inglaterra fué, pais mas práctico, donde ó nació otra vez ese pensamiento, que ya la Providencia habia enviado á dos hombres, ó fructificó mejor que en su cuna el de otras naciones. Newcommen, cerrajero inglés, inventó en su patria hácia 1695 la primer máquina en que se empleó el vapor como fuerza motriz. James Watt su compatriota, la mejoró de tal modo en 1764, que desde entonces es cuando la máquina pudo recibir sus aplicaciones mas importantes. Bien se presentian. A Bolton, asociado de Watt, al ser presentado á Jorge III para hablarle de la gran invencion, le dijo este: «¿Qué me traes?» Y Bolton respondió: «Señor, lo que mas gusta á los reyes: el poder.» Su formal empleo en la navegacion tardó algo todavía, y sin entrar en cuestiones sobre lo que á ello contribuyeron en distintas épocas los franceses Papin y de Jouffroy, es lo cierto que al americano Roberto Fulton, corresponde la gloria de que al fin en 1807, el primer barco de vapor surcase las aguas del rio Hudson. El gran paso estaba dado. Pero la importantísima aplicacion del vapor á los carruajes y al transporte por tierra no estaba lograda. Por qué hace á mi propósito, diré aquí dos palabras sobre la lentitud y trabajo con que en este particular hemos llegado al estado presente. Los franceses sostienen que su ingeniero Cugnot fué el primero que construyó en 1770 un carruaje movido solo por la fuerza del vapor; pero hecha la prueba en camino ordinario, resultó que la máquina no podia ser detenida, y fué á estrellarse contra una pared, que vino tambien al suelo. La invencion, pues, al nacer se suicidó. En 1804 dos ingenieros ingleses inventaron una locomotriz que aplicaron á carriles de hierro, y que ya pudo parar á su voluntad el hombre. ¡Cosa singular! El hacer andar un carruaje de vapor fué un gran progreso, y el hacerle parar fué otro progreso de otros hombres y otra época. Pero entonces no ya á la máquina, sino á sus inventores sucedió el trabajo de caer en un error palmario, que hoy está desmentido aun á los ojos del vulgo. Creyeron que la lisura de los ferro-carriles era un insuperable obstáculo para correr por ellos, y eso estravió lastimosamente á los

© Biblioteca Nacional de España

inventores que vinieron despues. Ocho años dominó este error á los ingenieros ingleses, y el destruirle fué obra de otro ilustre ingeniero inglés, Blackett. Puestos ya en buen camino, Stephenson construyó una buena máquina de vapor en 1814, y con ensayos hechos despues en Francia y mejoras tomadas de los ingenieros franceses, en 15 de setiembre de 1830 la admirable locomotriz de Stephenson se inauguraba á sí propia, é inauguraba á la vez el camino de hierro de Liverpool á Manchester.

Por eso decíamos que todo progreso es lento. Ya lo hemos visto. De ese modo, con todas esas vicisitudes, perdiéndose fecundísimas ideas, quedándose otras en la infancia por muchos mas años que dura la mas larga vida de un hombre, es como ha venido á consumarse en nuestros dias la venturosa alianza del carbon de piedra, del hierro y de la máquina de vapor, que son los tres mas grandes revolucionarios del mundo.

La Providencia, que sabe y crea la oportunidad de todos los sucesos, escojió para este el mas feliz momento. El siglo XVIII acababa, y comenzaba el XIX, con guerras sangrientas. Terminadas por fin, y quedándonos en la incomunicacion antigua, aun estarían vivos entre las naciones terribles rencores. El vapor no debia ser solo un inmenso poder: debia ser tambien un irresistible medio de reconciliacion para la gran familia europea. Lo fué y lo será. La Inglaterra y la América inglesa fueron las primeras que sacaron inmediatamente en las fábricas, en la navegacion y en los caminos, las grandes consecuencias prácticas de aquel descubrimiento. Los particulares veian en esto su riqueza, los gobiernos su poder; y unos y otros trabajaban en la gran empresa con incansable actividad, con ardoroso entusiasmo. El vapor aumentaba las fuerzas y la consideracion de los Estados. El vapor sacaba de las entrañas de la tierra montañas de carbon, su propio alimento. El vapor reemplazaba á los rios. El vapor surcaba los lagos. El vapor unia los canales. El vapor sustituyendo al hombre le rescataba de ímprobo trabajo y durísimas tareas. Los ferro-carriles eran sin duda venas de hierro, que iban á dar nueva vitalidad á las naciones. Una propiedad física del vapor, aprovechada por el ingenio humano, debia destruir los dos mas grandes obstáculos que para su progreso tiene el hombre: el tiempo y la distancia. ¿Quién diría que el vaho, como el vulgo le llama cuando le vé en usos comunes, habia de cambiar la faz de la tierra? Y cambió la de las dos naciones que primero le aplicaron. Y ha cambiado y cambiará mas aun la del resto de los

© Biblioteca Nacional de España

paises, que ya siguen la misma marcha de industrial progreso.

Y en ese movimiento universal é irresistible, la España ¿qué hacia? La España nada podia hacer. La revolucion política habia llegado á nosotros mas tarde que á otros pueblos, y ella ocupaba toda nuestra atencion y todas nuestras fuerzas; porque aquí, en esta tierra generosa, no cae una institucion ni una doctrina, sin que se ofrezcan en su holocausto intrépidos defensores é impávidos mártires. La pública desolacion, como la pública prosperidad, necesita á veces capitales, y nosotros los consumíamos en pólvora para una guerra de hermanos. Leíamos con envidia, sí, los prodigios que el ferro-carril y el vapor obraban en otros pueblos, pero el verlos en España un dia... pareciános vano deseo de un bien imposible. Los españoles habíamos tenido un modo de viajar histórico y glorioso. Habíamos viajado, conducidos por nuestros reyes para las conquistas, ó llevando la fé evangélica hasta remotos confines. Despues habíamos viajado arrojados por las disensiones políticas á la emigracion. Por mucho que esta y otras causas hubieran escitado en nosotros la aficion á viajar, ya europea, es lo cierto que hace poco nos costaba trabajo comprender el uso de los ferro-carriles, ese viajar de la multitud, ese viajar industrial, cómodo y pacífico. Acabóse nuestra última guerra, y con la paz vinieron los deseos que la paz inspira. La civilizacion nos brindaba con sus magníficos presentes. ¿Cómo desechar el del ferro-carril, que está vivificando al mundo?

Cataluña es la primer provincia que tuvo la gloria de abrir un ferro-carril de Barcelona á Mataró, como desafiando al mar y en su competencia.

El ferro-carril de Madrid á Aranjuez, empezado en 1846, viene en seguida como ejemplo que dá la capital, como recreo que necesita, y como natural aspiracion de Madrid hácia el mar.

Ese ferro-carril es el que anteayer se inauguró.

Los reyes, las Córtes, el gobierno, los tribunales, las corporaciones, el pueblo todo ha querido festejar como debia nuestra gran solemnidad industrial de la mitad del siglo presente. Asi se ha hecho, y los reyes con gran comitiva han recorrido las calles desde el real Palacio hasta el embarcadero, enmedio de ataviada y gozosa muchedumbre. Madrid entero bajaba á ver la funcion que por tanto tiempo ha sido general deseo. Allí se veian todos los vehículos inventados en obsequio de los pies, desde el caballo, trono del hombre, como el Coran le llama, y que sin embargo echaba hoy con gusto sobre el vapor su habitual carga de tantos siglos, hasta el democrático ómnibus, hermano

© Biblioteca Nacional de España

casi gemelo del wagon. Tambien se asomaba por entre ellos y como avergonzado, algun calesin: decrépitos ancianos que veian hoy con admiracion lo que no hubieran creido los que ellos llevaron, con pasmosa velocidad, tantos lunes desde San Millan á la plaza de toros á celebrar las suertes de Costillares.

Sucede con la industria lo que con las revoluciones. Así como estas ponen en evidencia á personas oscuras, así aquella dá importancia á sitios en que antes nadie reparaba. No hay nada que poco ha fuese mas humilde que el sitio en que se ha construido el embarcadero y nace el ferro-carril. La ley de los niveles le señaló por tristísima cuna junto á la puerta de Atocha, un campo de hortaliza, regado por un arroyuelo, cuyas aguas se niegan á toda descripcion. Allí no se asomaba nadie, y ahora irá todo el mundo. Pero la humildad de su orígen tiene grandes compensaciones. Se ve á su derecha un hospital magnífico, que mas que hospital es un palacio, que dedicó al dolor la espléndida caridad de nuestros padres. A la izquierda dá principio el camino real de Valencia, llamado de las Cabrillas, que se emprendió antes de inventarse el ferro-carril, y se concluirá despues de hallada la direccion de los globos. Junto á él se ve el antiguo convento de Nuestra Señora de Atocha, cuya iglesia contiene en banderas y estandartes el compendio de nuestras glorias; donde tantos batallones han jurado tantas cosas; y donde viven hoy mutilados inválidos, que han sellado con su sangre lo que juraron. En una eminencia y coronando el cuadro, destaca del cielo el bellísimo Observatorio astronómico que parece de lejos un templo griego: coincidencia notable la del ferro-carril con el Observatorio, cosas una y otra que levantan muy alto al hombre. En uno y otro se burla de la distancia. En el uno la disminuye, en el otro la aniquila, y sin necesidad de recorrerla, averigua y predice por minutos lo que el año que viene harán los astros. Pero lo mejor de la situacion del embarcadero es estar en la misma puerta de Atocha. Así sus ferro-carriles son un precioso y costosísimo broche de hierro que une para siempre las arboledas de nuestro famoso Prado madrileño con las mas opulentas y de exuberante vegetacion americana del Real Sitio que baña el Tajo. No se sabia por qué estos años el paseo elegante se inclinaba á Atocha y el Botánico, hasta ahora tristísimos. Era sin duda por el presentimiento de que allí veríamos dentro de poco la maravilla de nuestra edad, y que paseando por el Prado, sería fácil tentacion de los que á Atocha llegasen el volar en vapor hasta Aranjuez, y volver á concluir su paseo al Prado.

© Biblioteca Nacional de España

Consiste el embarcadero en un gran edificio con inmensos salones, para que el público aguarde en ellos la hora de la partida, poco antes de la cual salen los viajeros á unas estensas galerías centrales cubiertas, que no son otra cosa que el mismo ferro-carril que entra en el edificio, y desde cuyos dos andenes laterales los viajeros pasan á nivel á los coches del tren, en cuyas locomotivas ya preparadas ruge el vapor como impaciente por su libertad.

S. M. la Reina llegó á las once de la mañana al embarcadero, y fué recibida en un salon dispuesto al efecto por el señor don José de Salamanca y la junta de gobierno de la empresa del ferro-carril. Estaban convidados al acto y al real convoy, no solo SS. MM., real familia y jefes de palacio, sino los señores ministros, senadores, diputados, alto clero, magistrados de los tribunales supremos, Consejo Real, grandeza, autoridades civiles y militares, diputacion provincial, ayuntamiento, escuelas de Caminos y de Minas, etc. Tan lucida concurrencia poblaba los salones. Mientras aguardábamos á SS. MM. en el anden de partida para dar principio á la funcion, observábamos con gusto que la empresa con discrecion suma habia vestido de ricos tapices las paredes de la estacion, pero dejando al descubierto su sencilla y bien entendida techumbre de madera y hierro. Tenia razon. La madera y el hierro eran allí como los señores de los dias, y hubiera sido ingratitud el taparlos cuando á poco nos iban á llevar á Aranjuez. Pero lo que no podia mirarse sin enternecimiento era al venerable anciano duque de Bailen puesto á la cabeza de sus alabarderos que formaban calle para el paso de la reina. Cargado de años y de merecimientos, no parecia sino que habia dejado su retiro para consolar el secreto disgusto de que la invencion del ferro-carril no sea, como tantas otras, invencion española, recordándonos con su presencia que otras glorias enemos tambien . envidiables y puras.

De los andenes se habia destinado uno con mucha oportunidad á las señoras convidadas únicamente á ver la inauguracion en el embarcadero. En el anden de enfrente estaba preparado, ademas de los régios asientos para SS. MM., un altar en que habia de hacerse la bendicion del camino, en presencia de los reyes y de la lucida concurrencia convidada á esto y á acompañar á SS. MM. en el régio convoy. SS. MM. pasaron con toda pompa y acompañadas del presidente del Consejo de ministros señor Bravo Murillo y demas consejeros de la Corona, á ocupar el régio dosel. El señor Cardenal estaba ya delante del altar. Grandes músicas poblaron los aires de armonía, y con

© Biblioteca Nacional de España

agradable sorpresa numerosas voces coreaban por la vez primera nuestra antigua marcha real. Describir la general emocion no es fácil. La grandeza de la estacion, la monarquía y la Iglesia con sus mayores galas, el Estado con sus mas dignos representantes, la muchedumbre estasiada y gozosa, lejanos ecos militares, torrentes de armonía, la mejor de todas las armonías que es el rumor sordo de un pueblo que celebra unánime su bien, el hervir del vapor, el silbido de las locomotoras, sus oleadas de humo plateado que como la esplendente aureola de las batallas empañaba á lo lejos el diáfano ambiente de un hermosísimo dia que la primavera habia prestado á febrero, tantas y tantas cosas, en fin, producian en nuestra alma una impresion estraña que nuestros padres no sintieron y cuya novedad faltará ya á las de nuestros hijos. Aquella era la fiesta de una gran idea, y el pueblo á quien entusiasma casi siempre la mera promesa de un bien, aunque sea falaz, sentia embargado su ánimo y su voz, al ver delante, y para él, y para todo él, una realidad útil y gloriosa.

El acto solemne consistia en desfilar por delante del altar las locomotoras. Así, y una á una, recibieron todas la bendicion, y la recibieron tambien los ferro-carriles, el camino mismo. La locomotora *Isabel II* iba engalanada con guirnaldas que empañaba el vapor. Parecia que el cardenal daba su bendicion á un volcan en que nacian flores! La Iglesia los bendecia por uno de sus príncipes, el señor arzobispo de Toledo, eminentísimo cardenal de la Iglesia romana, señor Bonel y Orbe. En este venerable anciano, con su rostro de bondad suma, no parecia sino que nos bendecian tambien las generaciones que pasaron. Costumbre es esta muy plausible. En toda Europa se pide en semejantes casos que caigan sobre ese gran progreso las bendiciones del cielo, sin las cuales todo es nada. Ese y otros progresos, si bien se miran, son para la religion un regocijo. ¿Quién mas que ella ha enaltecido al hombre, y le hace y le proclama en la economía de la creacion un sér aparte y soberano? ¿Y quién, despues de esa verdad sublime, le enseña sin contradecirse otra verdad, que no lo es menos: la vanidad de su poder? Porque si es grande y noble aquel principio, grande y noble es, y de mas utilidad práctica, el de la humildad, que alcanza á donde quiera que viva el hombre, que no necesita para su demostracion ni capitales, ni niveles, ni obras hercúleas, y que produce tambien por sí esa riqueza moral que se llama resignacion y contento. Por eso la Iglesia nos socorre en la afliccion y nos acompaña en nuestras dichas. El hombre no ideará jamás un

© Biblioteca Nacional de España

progreso verdadero sobre el cual no puedan caer las bendiciones y la consagracion católica. Y nótese que cuando otros progresos nacen, ignoramos su porvenir. De este ya le sabemos. Poco há que nació y ya es un gigante. Niño aun entre nosotros, y acabando de recibir su bendicion, del primer paso unirá á Madrid con Aranjuez.

Concluida la augusta ceremonia de la Iglesia, salió el convoy real para Araujuez á las doce en punto. Para el transporte de mil convidados se habian dispuesto otros dos convoyes que salieron con el intervalo necesario. A un mismo tiempo habia sobre el ferro-carril, carruajes con senadores, carruajes con diputados, carruajes con tribunales, carruajes con clero, carruajes con ministros. Aquello era ver la «Guia en accion.»

Un millar de convidados iba al sitio: miles y miles se quedaban. La despedida tuvo que hacerse en escala inmensa. El convoy real partia con SS. MM. saliendo de entre la inmensa concurrencia del embarcadero, y en la emocion profunda de un momento solemne, y entre los vítores del pueblo, y el ruido de tanta máquina, no pocas señoras mas impresionables que nosotros y que saben que pueden ser adorno las lágrimas, celebraban con ellas ver á Madrid que corria en vapor como á tomar posesion del real sitio. La tranquila *anexion* iba á consumarse.

La curiosidad del pueblo estrechaba el ferro-carril de tal modo, que á pesar de las precauciones tomadas, á los que íbamos en el convoy real nos hacia en algunos puntos la ilusion de que corriamos por enmedio de grandes apreturas de la muchedumbre. Esta era tal, que ennegrecia las lomas de uno y otro lado, como blanquea la nieve los campos. Con todo el poder de la locomotora, mas de una legua tuvo que correr velocísima para dejarse atras el gozoso popular acompañamiento y llegar cuanto antes á las soledades que ella tanto ama.

Una cosa nos habia llamado mucho la atencion al salir de Madrid. Era de observar, segun se llenaba un convoy, el natural silencio con que los viajeros esperábamos la señal de la marcha; y es que habia sin duda cierta solemnidad especial en el partir. Aquel era el primer momento de una afortunada era de hierro que induce, á no dudarlo, gran mudanza en nuestras costumbres. No es fiesta de los ojos: es del pensamiento. Aquí hay que ver muy poco. Los monumentos antiguos eran altísimos. El ferro-carril tiene escasos centímetros de altura. Es fiesta del pensamiento que compara, prevee y goza en el porvenir. Allí mismo, sin ir mas lejos, en este dia, y eso que es en el que

© Biblioteca Nacional de España

el órden gerárquico menos podia permitir verlo, en el acto de subir á los coches, en la manera de acomodarse en ellos, sin billete, ni número, ni indicacion, cada uno donde puede, con apresuramiento, con ansia, sin hacer caso de los que deja, con el anhelo de sentarse y partir, ocurríase á cualquiera el comparar lo que serán desde hoy las despedidas con lo que eran cuando el viajar se miraba como un grave suceso de la vida. La despedida de un viajero era un acto de ternura y de exaltacion de sentimientos en que se tenian como rituales las lágrimas, porque con la mayor dificultad de moverse, era mas cruel que ahora la ausencia. La despedida se ha ido enfriando en razon de la mayor facilidad de volverse á ver. Todavía, por lo que alguna vez presenciamos á las puertas de Madrid, podemos conocer lo que sucedia en aquellos tiempos en que la cabalgadura era el modo mas general de vencer las distancias. Se marcha de ese antiguo modo una señorita á su pueblo, y la acompañan sus amigas lo mas lejos que pueden. Se resuelven á despedirse, y se paran, y se preparan las caballerías y empiezan los abrazos y las lágrimas, y se monta, y se vuelven á dar la mano, y al fin tiene algo de cruel el varazo del espolista que determina la marcha. Y todavía, una á caballo y otra á pié, siguen los apretones de mano con el cuidado de que la caballería no pise los pies de la inseparable amiga, y las jamugas se ladean de tanto bregar, y esto proporciona otro rato de lacrimosa detencion, hasta que al fin tapándose unas y otras la cara, las caballerías dejan una distancia de 30 varas entre las llorosas amigas, que todavía, agitando de lejos sus pañuelos, como que quieren enseñarse las lágrimas que acaban de enjugar. Esa era no ha tanto tiempo la despedida de las posadas, la de los puentes, la de las afueras: en suma, la despedida lugareña, y por tanto, la despedida nacional. Otra ha sido despues la despedida de las diligencias. Las familias tienen que venir ya despedidas de casa. Hay término fatal, y campanadas como en las subastas, y se llama por lista como un comisario á los soldados, y se está entre desconocidos, delante de los cuales huye la ternura como todos los sentimientos cuyo pudor ama la soledad, y al subir al coche, se echan los brazos por mera fórmula, porque es imposible dar al afecto mas clamorosa espresion cuando esto hay que hacerlo en la calle de Alcalá, y á la luz del dia, é interceptando la acera á los viajeros tantas señoritas que bajan al Prado en ese estado de tranquila frialdad del alma, en que solo reparan si la viajera es bonita ó fea, y si va bien vestida, y se reirian si viesen deslizarse por sus mejillas lágrimas en que daba

© Biblioteca Nacional de España

el sol. Ademas, en los otros viajes el espolista es un criado que aguarda: en las diligencias el que viaja va sometido á la dictadura del mayoral, que tiene algo de la muerte, siquiera por lo impasible, siquiera por la semejanza del látigo en el aire con la guadaña. En las pocas carnes es en lo que no suelen parecerse. Véase cómo la despedida habia ido perdiendo su importancia. Llega el tiempo del ferro-carril y ya puede decirse que la parte *pública* de la despedida se ha abolido del todo. El viajero toma el billete, y entra él solo en un gran salon, donde con los otros compañeros de viaje, aguarda la hora. En aquel salon, la concurrencia es una especie de almacen de viajeros, y los viajeros son una de las varias *cosas* que se necesitan para un tren. Llega la hora, se abren las puertas del salon, frente de las cuales estan los coches, y como de una válvula se escapa el vapor, sale precipitado del salon un chorro de gente, que bien pronto inunda todos los asientos. La concurrencia mirada en aquel momento, es un líquido que brota de un receptáculo destapado, para que instantáneamente vaya á llenar las oquedades de los wagones. Cada individuo es una gota que irá adonde quepa y donde la fuerza de la corriente la ponga. En esta manera, como se vé, no hay lágrimas; campea el egoismo y se respeta poco la familia, porque los de una misma tienen que acomodarse muchas veces en distintos wagones. Por fortuna el remedio de eso, estará aquí en la popular cortesía española. Eso fué en otro tiempo la despedida de un viajero, y eso será en adelante. Describo y no censuro. ¿Por qué habia de hacerlo? Las despedidas van dejando de ser despedidas, al paso que la ausencia va dejando de ser ausencia.

Por la vez primera volaba Madrid hácia Aranjuez.

La locomotriz, esa fiera que devora el espacio y brama, tenia sin embargo, en el régio convoy y por esquisita delicadeza, el dulce nombre de «*Isabel.*» El agudo silbido que para aviso y precaucion se la hace producir continuamente, tiene no sé qué de dolorido y lastimero que me place sobremanera. Parece unas veces que es el quejido que corresponde á un gran esfuerzo. Parece otras que es el aire el que se queja de que ya le empuje á él asi el hombre. En esa máquina admirable, gloria de la presente edad, tiraban de nosotros los dos mas grandes poderes del mundo físico; el agua y el fuego, los dos ex-elementos....

Seguia á la locomotora, y como incorporado á ella el tender, ó sea el depósito de agua y combustible. Allí iba el carbon mineral; esa piedra preciosa del nuevo monarca que llaman pueblo.

© Biblioteca Nacional de España

Iba despues un gran coche-salon con los señores ministros, el señor Mayans, presidente del Congreso, y las mesas de los cuerpos colegisladores. Los ministros, como en el órden político cubren el trono con su responsabilidad, allí ponian sus personas entre la locomotora y su reina.

Venia despues el coche real, carruaje precioso y elegantísimo, que solo es carruaje porque rueda, pero que en su distribucion y adorno interior es mas bien un bellísimo aposento. Fórmanle dos compartimientos ó lindos gabinetes que dejan en medio un saloncito vestido todo de terciopelo azul, en el cual, los reyes pueden ir en pié de uno á otro lado. En sus ángulos están los cuatro sillones régios, y en el centro, como en las salas espaciosas, hay un divan circular ó pastel, sobre que se levanta una bellísima copa cincelada de Mellerío. Encima de ella pende del techo un globo de cristal de tibia luz, que es como el astro misterioso de aquella encantada estancia, ó especie de saloncito portátil de los palacios de Madrid ó Aranjuez, que para llevar á los reyes, corre de uno á otro y es digno de ambos.

Seguíanle varios coches de todas formas, de los que han de hacer diariamente el trayecto del ferro-carril. Iban en ellos los jefes de palacio y otros convidados. Los de primera clase son de un lujo, que se deja atrás al de los extranjeros. Cada asiento es una anchísima butaca. Y esto no es indiferente. La butaca es á la quietud, lo que el ferro-carril al movimiento. Una y otra cosa son las dos mas cómodas maneras que se conocen para moverse y para estarse quieto. Combinar, pues, la mayor comodidad del reposo con las delicias del volar, es haber llegado en esto al límite de nuestro deseo. Los carruajes de segunda clase ó wagones, son capaces y desahogados, con la oportuna circunstancia de poder comunicarse los viajeros, por no llegar hasta el techo comun las divisiones interiores de sus compartimientos. Los de tercera clase son propios de un régimen de publicidad. No tienen mas pared que cortina ó red de seda. Con el velocísimo correr, puede asegurarse que allí no entrará nunca la canícula. No en la inauguracion, pero sí diariamente se añadirá á cada convoy, sacando á este medio democrático de locomocion una porcion de consecuencias gerárgicas, un wagon sin asientos, paredes ni techo en que se permitirá al viajero llevar en la cabeza algun peso. Este por el mas barato, va á ser el carruaje del pueblo. Ese wagon será lo que el patio en los antiguos corrales de comedias; y véase por donde los estremos se tocan. Hará mucho tiempo que ningun hombre ha traido sobre sus costillas un costal de Aranjuez á Ma-

© Biblioteca Nacional de España

drid. Y ahora en ese wagon podrá muy bien verse por donde á algunos hombres el ferro-carril les habrá echado el peso sobre su cuerpo. Lo que sí sucederá tambien de seguro en el escotado wagon, es que se cogerán pasmos comparables con el mismísimo Pasmo de Sicilia, que es el pasmo mas pasmoso que se conoce.

Ese era el régio convoy que corria hácia Aranjuez en un magnífico dia de invierno, que para gloria de España es lástima que no podamos enseñar en la esposicion de Lóndres. Y que el dia fuese opaco y turbio importaba poco. La funcion es esencialmente inglesa, y no hubiera sido de mal efecto con decoracion de cielo inglés. Se habria observado asi cierta especie de unidad de tiempo, ya que el vapor viene á romper la unidad de lugar que daba tan clásica monotonía á nuestra vida.

Pero los buenos y los malos dias tienen poca influencia en el ferro-carril. En el roce de hierro con hierro, ni el polvo ni el lodo han de molestar, á buen seguro, á los viajeros. Esa independencia entre el ferro-carril y el estado del suelo, es una de las cosas que dan mas semejanza á ese correr con otro volar. Y no es corta la ventaja. Por cómodo que en los caminos comunes sea un coche, es molestísimo el polvo que levanta, y nos hace viajar en nube como los dioses homéricos. En lugar de eso dá á veces suave y fugaz sombra el rastro de humo que como blanca aureola, la locomotriz deja en el horizonte.

Pero aquí los pies desafian en velocidad al pensamiento, y á poco que nos detuvimos en contemplar un convoy, llegábamos ya á las primeras casas de guarda y al arroyo Abroñigal con su atrevido puente.

Poco mas allá se halla una elegante y ligera casa suiza, destinada á un guarda del camino, especie de soldado de la industria, de los muchos que con su sencillo uniforme, su carabina á la espalda y cuadrados militarmente, señalan con el brazo estendido el kilómetro de que responden.

A poco, y por un puente oblícuo, pasábamos el real canal de Manzanares, medio de comunicacion que el ferro-carril ha venido á envejecer, y que cruzándose con este nos hace reparar que por ese sitio es por donde han llegado á la villa y corte todas las modas de la locomocion. Hay allí un bonito punto que pasa inadvertido. Tendiendo la vista á lo largo del canal, y con un poco que nos entreguemos á la ilusion, aparece á lo lejos Madrid, como otra Venecia, sobre el terso cristal de aguas tranquilas.

No tardamos en ponernos sobre otro puente del Manzana-

© Biblioteca Nacional de España

res, rio aquí famoso por ser el único de su clase que ha venido á Madrid, y rio mimado que debe mas celebridad á la poesía que al agua. Y eso que no parece sino que anteayer habia pedido á la sierra un surtido de aguas estraordinarias para presentarse decentito al pasar el régio convoy, y que vean que es acreedor al puente que le ha hecho la empresa. Y no es mi ánimo ofenderle. Lo contrario: yo le quiero mucho. Es al fin el rio de mi patria, suave, manso, inofensivo, que en sus mayores iras, lejos de salirse de sus casillas, como nos sucede á todos, él se mete en ellas. Es un rio que no ha hecho ninguna muerte, como tantos otros mas vanidosos que él. Es un rio que se deja esterar en verano, y solo ejerce su influjo en escasa hortaliza y en la ropa blanca del heróico pueblo madrileño.

A la derecha dejamos al pueblo de Villaverde. Desde algun punto parece solo una torre hecha para unos trigos.

No muy allá atravesamos á nivel y por primera vez el camino real de Andalucía, que es una de las vias arteriales de España. Con todo lo ostentoso del nombre, naturalmente al cruzarle por vapor, se sonrie uno cuando le mira. Este encuentro tiene algo del choque. Por un lado hay vanidad: por el otro envidia. Y cuenta que todo pasó como debia. Se atajó la carretera con sus compuertas, se interceptó la comunicacion, el guarda nos hizo mil cumplidos, los caminantes á la antigua y los carreteros se descubrieron la cabeza, pero las mulas, que en eso son muy francas, se espantaron todas de la locomotriz y no quedó carro valenciano que no diese que hacer á sus mayorales. Se ve que hasta las mulas tienen horror á la *cesantía*.

Un camino vecinal de Villaverde dá lugar mas allá á un puente en plena tierra, por debajo del cual pasan los ferro-carriles.

Minutos bastaron para ponernos en la estacion de Getafe. Ese nombre, entre latino y místico, tienen las casas lindas y capaces en que para el convoy para dejar y tomar viajeros. El ferro-carril cuenta hasta Aranjuez cuatro estaciones. No tiene mas un año.

Campea y preside la comarca y se ve frente de la estacion, y mucho antes y mucho despues de Getafe, el cerro de Nuestra Señora de los Angeles que por siglos ha estado aguardando un telégrafo, y á cuya cima y sin ferro-carril suben en su dia en carro triunfal los labradores de la comarca la venerada imágen.

Pero Getafe, Leganés, y todos los pueblos circunvecinos estaban reunidos en la estacion y saludaban gozosos á la reina. Miles de lugareños con su trage de fiesta poblaban un lado y

© Biblioteca Nacional de España

otro del camino. Llamaban la atencion por su elegancia y lujo las señoritas de estos pueblos. Y hacian bien. Quieren que se conozca la actual civilizacion de su lugar, y que cuando en adelante se las vea muy compuestas, la gente de Madrid, que es tan vanidosa, no lo achaque todo al ferro-carril. El convoy real no se detuvo en la estacion.

Pero cerca de este y otros pueblos era divertido ver cómo mulas y burros huian despavoridos de la locomotora. Aquello semejaba casual y simbólicamente, la derrota de los antiguos medios de comunicacion. Con todo, algun burro vimos que ni se espantó, ni levantó la cabeza, ni nos miró siquiera. No parecia sino que el animalito estaba harto de viajar por Inglaterra.

Pero lo mas curioso del paso por los pueblos era otra cosa. Multitud de ginetes lugareños que nos aguardaban, al ponerse á su altura la locomotriz, se aseguraban el sombrero y rompian á todo escape por aquellos trigos, con ánimo de que el vapor se quedara detrás de los jacos. Vano era su intento; pero gustaba el temple de alma de esos españolitos que se resisten en campo raso á que ceda y se oscurezca la fama de la loma de Ubeda ante una *manifatura* de Birmingham.

El convoy volaba y ya nos dejábamos atrás á Getafe y Leganés, que llama la atencion por su cuartel inmenso. Tambien yo al mirarle recordaba con sonrisa una biografía francesa que le supone cuna de cierta Lola-Landsfeld, de celebridad escesiva, y embajadora feliz de esta inesplicable gracia española, que hizo perder el seso á babosos bávaros.

A poco de Getafe el camino endereza de tal modo hácia Pinto, cuya torre es lo único que se ve al mismo estremo del ferro-carril, que cualquiera diría que la locomotiva corria como un caballo *pur sang* en carrera de campanario.

Hay á un lado y otro de la línea algunas *boyas* ó palos altos con los que se hacen señales telegráficas para anunciar que está un convoy en marcha.

A la derecha del camino, como en algun otro sitio de él, se ven llanuras peladas y desiertas sin hombres, sin casas, sin árboles. Rectísimos surcos como que convergen, y van á perderse en el límite del horizonte. Así puede concebirse el alta mar. Aquello es alta tierra. Allí no se vé mas que trigo y cielo.

A poco nos habíamos *embocado* en Pinto, recordando sin querer el dicho vulgar de «embócate en Pinto y luego en Pantoja, y dí que te cojan:» frase que ya presintió el ferro-caril, y que se dice desde un tiempo en que el *embocarse* en Pinto no era tan fácil como ahora.

© Biblioteca Nacional de España

En su estacion nos aguardaban gozosos Pinto y todos los pueblos inmediatos que desde ahora quedan como emparentados con el ferro-carril. La casa de la estacion es sencilla y elegante y bien se necesita proponérsela por modelo al pobre Pinto, de terroso aspecto. Junto al camino está su antiguo convento de capuchinas. Es curioso el contraste. Al lado del perpétuo movimiento, la perpétua quietud: al lado del gran goce de nuestro siglo, un sistema completo de mortificacion, que da sin embargo al alma esperanza y contento. A pocas varas de aquel claustro se alza solo, y bien conservado, un torreon antiguo que parece de época feudal.

Pero uno y otro edificio que carazterizan una época, como el ferro-carril caracterizará la presente, nos indican que Pinto da ya de sí algun recuerdo histórico. No iré yo á decir de él como el entusiástico coronista del señor rey don Felipe IV, don Alonso Nuñez de Castro, dijo en 1658 en su libro de «Solo Madrid es córte,» que «la villa de Pinto se llamó asi del nombre latino *Punctum*, por ser el centro de Europa...!!!» No diré tal á buen seguro, y despues de verle, menos. Pero sí recordaré que á Pinto fué conducida presa por órden de Felipe II, la misma noche que arrestaron á Antonio Perez en 1579, la hermosísima princesa de Eboli, esposa de Rui Gomez de Silva, y que la vista de aquellos campos mal podria consolar hondas penas que no han averiguado bien tres siglos. Gusta hallar algo histórico en sitios humildes. Los anales de otros tiempos han ennoblecido así pueblos antes casi ignorados. Hoy todo sucede en las capitales, inclusas grandes batallas. Sin advertirlo hemos centralizado tambien la historia.

Pinto es estacion de importancia en el ferro-carril de Aranjuez. En ella hay doble via para el apartadero en que deben cruzarse los convoyes yente y viniente. En esta como en todas las estaciones esperaban miles de personas. Con el velocísimo correr, apenas distinguíamos los grupos y los mil colores; pero no distinguíamos sus caras. Se debe suponer que las tienen.

A la izquierda se mira en una eminencia el telégrafo de Valdemoro. En esas casas blancas que animan los paisajes, viven muy penitentes y poco resignados, esos ermitaños de la civilizacion moderna, aislados del mundo y á quienes ni el mismo telégrafo da sus noticias.

A muy poco atraviesa el ferro-carril por un buen puente el camino que va á Gozquez, hermosa posesion junto al Jarama, que ha sido por siglos una especie de Aranjuez de los padres Gerónimos de otro real sitio.

© Biblioteca Nacional de España

Momentos nos bastaron para llegar á Valdemoro, en cuya estacion se repetian las mismas ya descritas escenas. Poco mas allá salva el ferro-carril una gran profundidad por un viaducto de los mas notables del camino.

Pero pronto nos asomaremos á Aranjuez; y para contrastar con sus arboledas y que nos produzcan mas efecto, corre el ferro-carril de Valdemoro á Ciempozuelos por tierras de pasmosa aridez. A la verdad es invierno; pero me parece que allí se desacredita la mas exuberante primavera. Hay pedazos de tierra tan lisos, tan rasos, de ese triste color del polvo que nunca matiza el verde, que no parece sino que fueron olvidados al repartir la Providencia los dones de la vegetacion. Pelados cerros á derecha é izquierda hacen de aquello un árido valle, y á mí me falta ambiente en los valles, cuando no están cubiertos de agua y verdura y santificados por la vida patriarcal. Al atravesar el mal ambiente de las lagunas pontinas de Roma á Nápoles, cuidan los viajeros de no dormirse, porque el sueño puede matar. Al correr por esta triste tierra puede aconsejarse un brevísimo sueño del que no se abran los ojos hasta que de lejos los sorprenda el frondoso tajo y el frondoso Aranjuez.

Baja suavemente el ferro-carril de Valdemoro á Ciempozuelos, pueblo notable por una escelente acequia que posee el real patrimonio, y en el que tiene tambien su cómoda estacion el ferro-carril.

Poco tardamos en asomarnos á las dos cuencas del Jarama y del Tajo, divididas por unas crestas de cerros, á cuyo pié se ve apenas un microscópico pueblecito, que lleva dos nombres, ambiciosos ambos. El uno es Bayona, de que tanto dista. El otro es Titulcia, de sabor latino. Un solo elector tiene que podria llamarse *El Elector de Titulcia*; y preciso es confesar que el nombre trasciende á imperio germánico.

Las salinas de Espartinas y un buen puente vecinal quedaron á poco detrás de nosotros.

Llegamos á la cuesta de la Reina, y el ferro-carril atravesó otra vez el camino real de Andalucía. Tres veces le atraviesa, y tres veces lo hace á nivel. La locomotriz pasa por el camino, ni mas alta, ni mas baja, que los carros andaluces y valencianos. No parece sino que ha querido tener con la carretera y los carreteros la delicada atencion de no ostentar á sus inmediaciones las costosas obras que para ella hacen ya todos los gobiernos.

La decoracion del todo varía. Empiezan las arboledas á que ya no vimos el fin, y se anuncia por todas partes una vegeta-

© Biblioteca Nacional de España

cion poderosa. Pero el trazado tiene aquí una falta que hará sonreir á los ingenieros sin agraviarlos. Debieran haberse respetado ciertas conveniencias que son, digámoslo así, nacionales. En estas arboledas, en estas vegas del Jarama, hemos visto pacer tranquilos los terribles toros de Gaviria y Veraguas. Los toros vendrán ya menos á ellas; pero si vienen, y de resultas de pasarles por delante de los ojos diariamente tanta locomotiva, se amansan, y no arremeten en el circo al otro y mas humilde estremo de la locomocion, que son los caballos de los picadores, en una palabra, si los toros se nos *civilizan*, nos va á parecer que se pierde y se disipa una gloria española. Queremos todos la civilizacion y el progreso; pero queremos que se nos deje hacer á esto un paréntesis las tardes de los lunes para el recuerdo caballeresco de antigua fiereza.

A poco y por dos grandes puentes, el convoy pasaba el Jarama, y poco despues el Tajo, cuyas aguas ven aquí por la vez primera las maravillas del vapor, para ir á admirarlas por fin delante de Lisboa, y haciéndose Océano, ser ellas otra maravilla despues.

Entre uno y otro rio, á la izquierda del camino, se ve una casita de guarda de kilómetro, sencilla y lindísima, y rodeada de un jardinito, que la sirve como de marco ó greca de verdura. En esas casas aisladas lo que mas gusta, si bien se mira, es contemplar el espectáculo de la familia, á que da mas íntima cohesion de cariño la soledad de los campos. Yo he visto, y no en esta casita, al pasar el convoy, un niño de edad cortísima, sentadito en el suelo á pocas varas del ferro-carril, y con su rontero en la cabeza, especie de resguardo de seda contra los *sinistres* de los primeros pasos del hombre. El contraste estaba lleno de ternura. El niño suspendió sus juegos, y embebecido y tranquilo siguió con la vista la locomotriz. Nosotros volábamos. El no sabe andar. Pero suyo es el porvenir. El niño correrá mas que nosotros.

Nos hallábamos ya en el sitio que llaman en Aranjuez «las huertas grandes,» y donde no se ven mas que árboles, agua y dilatados plantíos de fresa. Ese bellísimo fruto, especie de coral de la vegetacion; que lo reune todo en su favor, la hermosura, el aroma, el alto precio; fugaz en su estacion como una dicha; que nace en un sitio real y viene á morir solo á la corte; fruto aristocrático, que como los hidalgos, solo servia á príncipes y magnates, va á tener tambien la fortuna, porque él las tiene todas, de estrenar el primero de los de su clase el ferro-carril moder-

© Biblioteca Nacional de España

no; pero esto rebajará su precio, y habrá de resignarse á descender de gerarquía.

Poco distábamos de Aranjuez. El viaje iba á concluir. El ferro-carril estaba visto en toda su estension. Una de las cosas que dan mas dificultad, y al mismo tiempo mas poesía á un camino de hierro, es la precision de que sean tendidos y suavísimos todos sus desniveles. Donde el suelo de pronto baja mucho, la via de hierro corre por un terraplen que la levanta. Donde da con una loma ó colina, se corta la tierra y corre el ferro-carril por mas ó menos honda zanja ó trinchera. Si el cerro ó montaña es muy alto, se le abre un taladro ó tunnel, y por él penetra y pasa el ferro-carril de parte á parte. Nosotros acabábamos de ver los cortes frescos de la tierra, porque la naturaleza no ha tenido aun tiempo de tejerles su manto de verdura. En la rápida alternativa de alturas y profundidades y pasos oscuros por senos de montañas, que otros ferro-carriles necesitan, se ve que no hay camino de mas emociones que el de hierro. El viajero siente, cuando menos lo piensa, las graves impresiones del minero y del aeronauta. Y en esto cabalmente debe notarse otro de los caractéres de la época. Sin que lo advirtamos, el ferro-carril retrata á su siglo. El hombre corre ó por las alturas atrevidas, ó por los profundos abismos. Pocas veces á nivel. Asi las doctrinas corren y se elevan por atrevidas especulaciones, ó se abisman en elucubraciones oscuras. Pocas veces marchan al nivel de la práctica y de la prudencia.

Pero hay un elogio capital que hacer de las comarcas que el ferro-carril de Aranjuez atraviesa. Si bien se mira, no falta en ella ni un solo de los adelantos de la civilizacion de otros pueblos. ¿Quién habia de decirlo? Y esa es la verdad. Y sino, ¿qué se quiere? ¿Caminos reales? Tres veces se atraviesa la carretera mas principal de España. ¿Caminos vecinales? Se cruzan muchísimos. ¿Rios? Tres se pasan, famosos los tres, y navegable uno de ellos. ¿Canales? Uno de navegacion hemos visto, y otro de riego hay en Ciempozuelos. ¿Puentes de piedra? De 25 arcos dejamos á la izquierda uno sobre el Jarama. ¿Puentes colgantes? Uno hay en Aranjuez. ¿Caminos de hierro? Precisamente le inaugurábamos. ¿Línea telegráfica? Ya hemos hablado de ella. ¿Telegrafía eléctrica? En Aranjuez está el material, y las estaciones se preparan para recibirla. Dicho asi, y así hay que decirlo, parece que se habla de un condado inglés. ¿Qué mas se pide á los de Midlessex ó Lancaster.

Nuestro viaje se concluia por momentos ¡y hacia muy poco que habíamos salido de Madrid. A las mulas, que son nuestra

© Biblioteca Nacional de España

locomotriz antigua, en ocasiones no les ha sacado el vapor mas que 3|4 de hora de ventaja, porque en 7 se ponian en Aranjuez. Pero así, solo podian ir reyes y príncipes. Desde hoy, en menos tiempo, harán ese mismo viaje muchos centenares de personas. Cuando la multitud ve á su alcance los goces de los reyes, ya no hay que estrañar que repare tambien en su valor político. Tal vez al estado presente han contribuido mas que los libros, los adelantos industriales.

El ferro-carril de Aranjuez tiene una ventaja moral indudable. De Aranjuez no pasa la locomotriz, pero pasa el pensamiento, y va al Mediterráneo y á Lisboa. El ferro-carril que dejamos es como la primera mirada de vago interés de dos personas que aun no se aman, y que despues, de una cosa en otra, encendido su cariño y su amor, pedirán al fin su consagracion al cielo.

A la una en punto, SS. MM. y el régio convoy entraban en la espaciosa estacion de Aranjuez, perfectamente situada, delante y á buena distancia de la morada de los reyes. El palacio de Aranjuez podria decirse que hasta ahora ha estado colocado al revés. El sitio, las casas, las plazas, los puentes, los caminos, las arboledas, los jardines: todo estaba detrás de él. La fachada principal mira al campo. El ferro-carril ha venido á buscarle la cara, como contemplándole, y hoy es su adorno y su alegria. Dentro de poco el ferro-carril, de hora en hora, echará sobre Aranjuez una oleada de centenares de viajeros; vigorosas pulsaciones que por esa gran arteria dará Madrid, infundiendo vida al real sitio.

Pero la reina no se apeó en la estacion. Por oportuna y delicada atencion de la compañía del camino, se habian prolongado los ferro-carriles hasta el pié de las escaleras del real palacio, y la reina, al salir del wagon real, pisó ya las alfombras de su morada. La locomotora, reprimida su furia, entraba y se paraba en palacio, contenida, lenta y silenciosa como un cortesano. Era la vez primera que las locomotoras ponen el pié en las casas de los reyes. Ni el de Nápoles, que costeó para su uso el ferro-carril de Caserta, sabemos que le diese esta régia comodidad. Al entrar en aquel palacio con Isabel II, no pudimos menos de enviar al través de tres siglos un grato recuerdo histórico á la reina católica Isabel I, que antes que ningun otro monarca eligió aquel sitio para su recreo y vivió en el antiguo palacio de los grandes maestres de Santiago, y por aquellos paseos meditó sus empresas y se gozó en sus glorias. Aranjuez une desde hoy dos grandes recuerdos al bello nombre de Isabel.

© Biblioteca Nacional de España

No hay para qué decir cuánta sería la variada concurrencia que en el Sitio hallamos. Los lugares inmediatos, Toledo y la Mancha, habian enviado un crecido contingente de pueblo á mezclarse con el de Aranjuez, y á admirar y aplaudir el suceso de la época y de la comarca. Las arboledas, el embarcadero, el palacio, las calles, los jardines, todo estaba lleno de apiñada y gozosa muchedumbre que inundaba los aires de entusiásticos vivas: vítores fervientes que nuestro pueblo, con certero instinto, daba á un tiempo, á la monarquía, que es tan antigua, y al ferro-carril, que es tan moderno. Como nuestro viaje, por ser el primero, participaba al fin del carácter de atrevida esploracion, habia sin duda en nuestra mirada algo de la noble y casi insolente altivez de los descubridores; y en la mirada fija y en la boca entreabierta de tanta toledana y manchega, algo de la sencilla estupefaccion de los descubiertos. Claro es que nosotros no descubríamos á Aranjuez; pero descubríamos que ya no dista de Madrid mas que una hora, y aquellas buenas gentes admiraban ese descubrimiento en sus descubridores.

SS. MM. se quedaron en palacio con su augusta madre y SS. AA. los infantes. A las dos dió S. M. un banquete, al que tuvieron la honra de asistir los señores ministros, el eminententísimo cardenal arzobispo de Toledo, el presidente de las Córtes, el capitan general y los jefes de palacio. Á las tres y media salieron SS. MM. y AA. á paseo al jardin del Príncipe en tres carretelas, volvieron á pié, y sin subir á palacio, tomaron desde su escalera el wagon real para su vuelta á Madrid. En el rostro de SS. MM. la Reina y el Rey se retrataba el mas puro contento, y en el de S. M. la Reina madre, que les ha acompañado en dias tan azarosos, se veia bien el gusto con que participaba de sus satisfacciones.

Mientras esto pasaba, nosotros quisimos asomarnos al sitio. Palacios y jardines: ese es Aranjuez. Unidos por tres siglos el poder de un rio caudaloso con el poder de nuestros monarcas, ¿qué tiene de estraño que hoy Aranjuez sea un vergel de muchas leguas? La gran plaza de San Antonio formada por solos dos edificios, es una decoracion bellísima que termina en su fondo por el verde monte Parnaso. En su cima no habitan las musas, pero hay un telégrafo que por momentos contaba á Madrid lo que en Aranjuez ocurria. Lástima es que tenga allí cerca unas colinas manchegas descarnadas y estuosas, que se asoman al sitio, y se vienen sobre los jardines é importunan á los ojos, como es importuna la presencia de un mendigo que

© Biblioteca Nacional de España

á pesar de los harapos se empeña en asomarse, y se asoma á un festin de magnates. Llamo á estas colinas manchegas, por parecerme que ya lo son. Por lo demás la Mancha es como lo superfluo. No se sabe bien donde empieza.

Naturalmente encaminamos nuestros pasos al jardin del Príncipe, tan visitado en las jornadas. Estaba abierto por la solemnidad del dia, y á pesar de la desnudez de sus árboles. Y eso que los jardines suelen ser como las damas: cuando no estan vestidas no reciben. Al entrar por su linda portada y embargado el ánimo con el suceso del dia, no pudimos menos de parar la atencion en lo que no nos la paraba nunca; en la barra de hierro en forma de arco de círculo, empotrada en el suelo, y por donde corre para abrirse ó cerrarse con leve impulso la verja de hierro, que al efecto descansa su gran peso en una ruedecilla, de hierro tambien. Esa barra metida en arena, y ese mecanismo son ni mas ni menos que un ferro-carril fundado en la misma teoría de los que reemplazan á los caminos comunes. ¡En qué insignificante servicio hemos tenido años y años una gran idea!... ¡Qué cerca hemos pasado de una idea fecundísima sin advertirla, y aun pisándola!...

La altura y corpulencia de los árboles, la vegetacion semi-americana, que aun en sus peores dias, ostenta este jardin, lindante con el Tajo, son cosas que pasman á nosotros los hijos de la villa y córte, donde pocos años há el apuntar la vegetacion por la primavera, casi era una noticia que llegaba á Madrid por el correo. En ese jardin bellísimo se ha puesto en práctica una idea bellísima tambien. En grandes divisiones de él crecen y descuellan árboles y plantas de remotos climas, y de todas las partes del mundo. Propio es esto de los pensiles del monarca español, que á todas llevó sus armas victoriosas, y en todas conserva aun señorío y dominio. Aquellos árboles de forma estraña, han de tener sin duda, á los ojos de nuestros reyes, algo como de un súbdito de apartadas regiones y de otra raza.

Pero aun en medio de ellos el pensamiento huia de los jardines y volaba irresistiblemente hácia el suceso del dia. Nueve leguas acabábamos de correr: ni el mas mínimo cansancio sentíamos. Recordábamos sin querer los viajes y las guerras de otros tiempos. Las penalidades de la traslacion de las masas conquistadoras, disponian sus ánimos á la fiereza con que creian deber vengarlas: lo mismo ha debido de suceder despues con las lentas, aunque regulares, marchas de tropas invasoras. Pero ¿qué hay que predisponga el ánimo á la venganza, ni aun á la guerra, al apearse un soldado del wagon en que ha venido

© Biblioteca Nacional de España

viendo cómodamente los prodigios que á una y otra orilla produce el ferro-carril? Como se odia, á la voz de mando, á los vecinos que por el mismo *Railway* estan pasando á casa todos los dias? Grande es la virtud del ferro-carril solo con que dificulte odios injustos entre las naciones. Por otro lado se cree que el ferro-carril ha de ser de gran servicio estratégico para las guerras. Y así será. Pero cuando haya muchos, y se hayan multiplicado los goces, el hombre será menos belicoso, mas apegado á la paz, mas inclinado á los protocolos, á la transaccion, á los medios pacíficos. La poblacion dispersa, los grandes caminos, las fábricas, las chimeneas de vapor, la cultura variada apenas dejarán con el tiempo campos de batalla. Como los individuos no se baten nunca en una sala bien puesta, las naciones de Europa estan tan *bien puestas*, que si dentro de ellas combatiésemos el perjuicio sería inmenso. Ahora mismo ya se observa que las naciones se citan lejos para sus duelos. España sirvió para esto el año de 8. Los ferro-carriles, pues, son mas elemento de paz que de guerra. Y hagamos justicia á todas las épocas: los ferro-carriles engendrarán civilizacion; pero ellos mismos son ya hijos de un adelanto social inmenso. Las vias romanas se hacian con trabajo de esclavos; porque la esclavitud, por mas que ahora á todos nos repugne, fué el gran capital que empleó en obras colosales la poderosa Roma. Pasma el contemplar hoy la riqueza y las fuerzas vitales de la moderna Europa, haciéndose su costosísima red de caminos de hierro con trabajo retribuido y *libre*, y en Francia hasta con electores políticos.

No era posible dar mas tiempo al jardin del Príncipe, y desde él pasamos al de la Isla, que el Tajo baña en toda su redondez y abraza y mima, ennoblecido además por la predileccion de la inmortal Reina Católica. Fuentes, estátuas y seculares árboles se ven por donde quiera. Mirábamos allí con gusto acacias llenas de inscripciones en su tersa corteza. Crece con ellas la inscripcion, y tal vez se estinguió ya del todo la cariñosa memoria que la dictó un dia. No son como el diamante, que segun la popular creencia del tiempo de Calderon, empañándose avisa á quien le tiene las infidelidades de quien le dió. Esas inscripciones son tiernos desahogos de un amante ausente. Pero de que el mundo esté lleno de ferro-carriles, ¿qué va á ser de la ausencia, antiquísimo tormento de los que se aman?

Muy agradable es el paseo por los jardines; pero mientras este camino de hierro no sea mas que el mero principio de una

© Biblioteca Nacional de España

línea, habrá que idear motivos que llamen al Sitio frecuente y numerosa concurrencia. Hecho el ferro-carril, hay que hacer motivos para usarle. Así ha sucedido con otros muchos. Y el motivo puede ser tan leve que ya pase á pretesto; pues en materia de diversiones, si bien se mira, lo mas sabroso es la ida á ellas. Anúncianse para esta primavera fiestas de hipódromo y funciones de toros. De gustoso contraste será ver salir de Madrid en un wagon á la ataviada cuadrilla del Chiclanero, y ser conducida á la plaza del Real Sitio con locomotriz y por maquinistas ingleses; pero paréceme á mí que aun podria discurrirse, para alternar con esas fiestas, alguna otra nueva y mas tranquila. Miles de parisienses van muchos domingos del año á ver correr las fuentes de Saint Cloud y Versalles, á asistir á sus *Grandes Aguas*. Aranjuez cuenta en sus jardines muchas y lindas fuentes con soberbios juegos de aguas tambien. ¿Madrid no podría tener en Aranjuez sus *Grandes Aguas*? Si la idea se desecha, por no querer ir por un medio inglés á una funcion francesa, otra hay allí de que hablar histórica y muy española. En tiempo de Felipe IV se hizo en medio del mar de Ontígola, estensa laguna junto al Sitio, un pabellon ceñido de barandillas para que los reyes presenciasen estrañas corridas de toros nadando, que eran capeados desde barcos. Difícil será idear nada mas singular que los *toros marítimos* del señor don Felipe IV.

Pero este era dia en que á pesar de la fiesta se abrian paso las meditaciones y los recuerdos, y á pesar de los recuerdos y las meditaciones, tenia uno que entregarse á la fiesta. Concluido el paseo por los jardines, recorríamos la poblacion, andábamos por las calles, y como ni el trage, ni el polvo, ni el cansancio, ni el tiempo transcurrido, nos daban idea de un viaje, mirábamos á todos los del Sitio como personas que han entrado ya en la gran familia madrileña. Y teníamos razon. Un ferro-carril enlaza dos pueblos: los hace vivir juntos: es en suma el cómodo y lucrativo *matrimonio* de las ciudades. Hoy se celebraba la suspirada boda de la villa de Madrid con el Real Sitio que baña el Tajo. La novia es la rica; y si se casa con él, es por las buenas tierras que tiene el novio.

Concluido todo, SS. MM. montaron en el wagon real dentro de su palacio, á las cinco y media de la tarde. Bastante despues siguieron otros dos convoyes con el resto de los convidados. Volando pasamos con cortísimo intervalo Tajo y Jarama, y corríamos ya por pleno campo y pleno ferro-carril.

Al morir el dia, y como para prolongarle por ser tan fausto, el Occidente habia tendido bellísimos celages que el sol teñia de

© Biblioteca Nacional de España

su rojo mas vivo. Entre árboles y lomas el ferro-carril, poco tiempo nos pudo alumbrar el encendido ocaso. Toda tarde tiene un instante triste, y pronto llegaron esos últimos y melancólicos momentos de una tarde que espira, en que al suelo, ennegrecido ya por las sombras de la noche apenas miramos, y se levantan involuntariamente nuestros ojos al cielo, donde sobre la tibia luz, ya blanca, de Occidente empiezan á apuntar escasas estrellas: momentos solemnes que recuerdan una edad de la vida en que oscurecidas y disipadas mil ilusiones, miramos menos á la tierra, y se abre lenta y plácidamente el alma á las esperanzas celestiales. Pero el dia era de ferro-carril; el pensamiento se iba á los ferro-carriles, y no se podia hablar mas que de ferro-carril. Tantas impresiones exaltaban la mente; celebrábamos un gran progreso, y quién sabe si al mismo tiempo habia que sentir un gran retraso. Si nuestros ascendientes, decíamos, no hubieran sido desperdiciadores de la fecunda idea de Blasco de Garay y de Papin en los siglos XVI y XVII, ¿cuántos años se hubiera podido anticipar tal vez esta inauguracion al presente dia?

Llegamos á la estacion de Cienpozuelos y á poco á la de Valdemoro. En una y otra habia muchedumbre, regocijo y vítores.

El principio de todo viaje escita naturalmente la conversacion, y dicho se está que no dejaría de nombrarse al globo, y la gran cuestion de averiguar cómo puede dirigirle el hombre. El camino de hierro convidaba á hablar de su rival. Un progreso teme á otro: el ferro-carril al globo. Y para que se vea lo que son las cosas bien miradas. Aun inventado este medio, el ferro-carril no se arruinaría porque quedaría por mucho tiempo para ser—¿quién habia de pensarlo?—el camino de los miedosos...!!!

A poco entrábamos en Pinto, y se repetian los mismos vítores. Pinto es un pueblo de interés en la línea del ferro-carril. Como punto céntrico del camino está siendo hace meses el cuartel general de los operarios ingleses, franceses y belgas. Trabajando con ellos centenares de españoles, habia de suceder una de dos cosas: ó los franceses aprendian el idioma de Pinto, ó los de Pinto aprendian el idioma de los franceses. Pues esto último es lo que ha sucedido; y no hay para que contar qué gracia nos haría oir á un lugareño crudo decir corrientemente á un perfilado jefe de taller que acababa tal vez de llegar de Bruselas: «Prenez garde, Monsieur.» Terribles galicismos habrán encastado en Pinto á estas horas. Pero esto no debe hacernos reir,

© Biblioteca Nacional de España

porque los ferro-carriles, tan buenos para todo, son, cosa tristísima, mirados por el lado de la sintáxis. Cuando unos listoncillos de hierro lleguen desde Madrid á los dominios de la *è* abierta y la *e muda*, ¿qué va á ser de nuestra pobre lengua, á la que tanto daño ha hecho ya la mera diligencia de Bayona? De que en cada calle haya unas cuantas *corseteras* y dos ó tres *restaurants*, y miles de españoles vayan á hacer sus compras á Burdeos, y empiecen las mútuas concesiones gramaticales, ¿quién hace respetar los fueros de la lengua de Cervantes? El que quiera oirla tendrá que ir á las montañas donde, entre rudos pelayos, se conservará pura la fé del idioma de nuestros padres.

S. M. complacidísima de correr por ferro-carriles quiso tambien ver pasar á gran velocidad el convoy que venia detrás del nuestro. Colocado el régio convoy en el apartadero de Pinto, aguardamos muy largo rato. Al fin pasó delante de nosotros el segundo convoy, que con las luces de los wagones corria iluminándonos como un relámpago. Eran las córtes que iban á Madrid.

La noche habia ya cerrado del todo y en la oscuridad podia lucir el delicado obsequio que para esas horas tenia preparado la compañía. A un lado y otro del camino habia á no largo trecho soldados que alumbraban con hachones de viento. El ferro-carril era una iluminacion de leguas. Cada luz era en nuestro velocísimo volar como una exhalacion que corria en direccion opuesta y que á veces nos deslumbraba.

Despues de cuatro leguas de correr de noche sin disfrutar del campo, la reflexion tenia que sustituir al placer de los ojos. Se creerá ahora que el ferro-carril será de mucho uso para ir á celebrar ascensos, bodas, enhorabuenas, parabienes, para festejar la felicidad en suma, recreándose en ella por los frondosos jardines de Aranjuez. Otro uso tiene en que reparan menos. La vista del campo nos sirve tanto en los pesares como en las alegrías. Teñimos el ambiente del color de nuestra alma. Cuando de improviso nos asalte una pena, improvisaremos un viaje á las soledades del Tajo, y en ellas hallaremos frescura y alivio; porque á mi ver tres cosas dan idea de lo infinito: el horizonte, el amor y las penas. Para mí es consuelo diluir una pena en la inmensidad del horizonte. El viajar, embargada así el alma, es esencialmente un estado poético.

Getafe y Leganés nos aguardaban en su estacion y nos hicieron como á la ida gozoso recibimiento. Madrid se veia en el horizonte como una corta ráfaga de viva luz que solo podia ve-

© Biblioteca Nacional de España

nir de una ciudad que el gas ilumina. Es el único progreso que se ve de noche y de lejos.

Nos acercábamos por momentos á Madrid, y la inauguracion concluia, y el primer viaje por ferro-carril tambien. ¿Y qué impresion habia causado en nosotros? En los jóvenes, la del mayor y mas puro contento. Se asoman á la vida, viven de esperanza, es suyo el porvenir, y cuentan gozosos con disfrutar de este triunfo del hombre en sus inmensas y lejanas consecuencias. Las personas que se llaman de cierta edad, edad la menos cierta de todas, porque no hay quien la averigüe, ven con gusto tambien cómo la civilizacion adelanta; pero reparan al mismo tiempo que ellas tambien adelantan hácia la tumba. Y si lo que no es posible, pudieran renunciando unos y otros progresos, rescatar los años que se han puesto entre su cierta edad y su juventud, paréceme que se desacreditaría su patriotismo, y que amagaría á la civilizacion un gran retroceso. Otra es la impresion que el ferro-carril causa á los ancianos. Puestas ya sus miras fuera de esta vida, le aplauden, sí, porque engrandece al hombre; pero escuchan sus prodigios como se lee el programa de una funcion á que no se ha de asistir, y reparan con una secreta complacencia que en medio de tanta material civilizacion, la sociedad no tiene la cohesion moral, que antes tenia; reparan que todas las máquinas se perfeccionan, pero que la de la gobernacion en toda Europa está medio deshecha; reparan que en sus dias se han desacreditado todos los sistemas, todas las doctrinas, y por desacreditarse todo se ha desacreditado, hasta..... el oro; que parecia mas firme en su trono que los monarcas.

El convoy real entraba en el embarcadero de Madrid á las siete y media por su larguísima detencion en Pinto. Multitud de luces iluminaban el campo cubierto de regocijada muchedumbre. Salvas de artillería eran como el eco imponente y sonoro de tantos vítores. La pólvora era allí otra gran invencion antigua del hombre, que saludaba alegre á la invencion recienvenida. Los reyes se apearon en el iluminado embarcadero, enmedio de los aplausos de la multitud, del estruendo del cañon, de los sonoros ecos de grandes músicas. Hemos visto á nuestros reyes en dias de triunfo en los tiempos de nuestras discordias: pero habia vencedores y habia vencidos. Tambien este era dia de triunfo: solo que aquí el vencido es la distancia. Lejanos ya los dias en que para todo la hubo, sea hoy por lo que quiera, complace y enternece la unanimidad de todo un pueblo. SS. MM. complacidísimas de tan fausto dia, entraron en los salones del embarcadero, dieron gracias al señor Salamanca y á la junta

© Biblioteca Nacional de España

por sus obsequios, y se retiraron á Palacio dejando en todos los convidados el grato recuerdo de sus bondades. Muchos amigos nos aguardaban, pero ninguno tenia que preguntarnos lo que habíamos visto, porque son cosas que han visto todos, sino lo que habíamos sentido al verlo de un vuelo.

Entrábamos en coche por el Prado y nos causó, sin poderlo remediar, una impresion desagradable. Antes su gran calle era el verbigracia de los buenos caminos. Saliendo del ferro-carril nos chocaba ahora la pesadez de ese camino de tierra.... ¡Véase el mal que nos hacen los bienes!....

Pero allí habíamos visto unas cuantas personas para quienes este dia era de especialísima satisfaccion, envidiable y pura. Con su enérgica voluntad, su actividad incansable y sus generosos esfuerzos, don José de Salamanca, autor del pensamiento y alma de la empresa, al ver coronada su obra, lograba en este dia una dicha singular: la de haber hecho una cosa que en estos tiempos de discusion y de pasiones, á buen seguro que de nadie puede merecer censura. La junta de la empresa que tanto ha ayudado y contribuido al éxito, no tenia menor fortuna. Cuando por lo comun la gloria de las juntas es el *hablar*, esta conseguia desde hoy la gloria del *hacer*. Gloria muy rara. El hábil ingeniero español señor don Pedro Miranda, que con tanto tino ha trazado la línea, y dirigido y llevado á cabo todas sus obras, ha honrado su nombre y el de su nacion, y merecido general aplauso. Las altas personas que con generoso desprendimiento tanto han cooperado á la terminacion de esta gran empresa veian con satisfaccion á Madrid, ennoblecido ya por ferro-carriles, que son los mas costosos monumentos modernos con que se envanecen las demás capitales de Europa.

Fecundo ha sido, á no dudarlo, en grandes invenciones el siglo presente, mediado apenas. La luz, gracias á Daguerre, retrata y fija ya por sí sola los objetos que ilumina. El hombre ha llegado en sangrientas operaciones á suprimir el dolor físico. Hemos logrado fijar para alumbrarnos la fugacísima luz del relámpago. Nuestra época se ocupa en domesticar la electricidad, si así pudiera decirse, y en hacer de ella por la telegrafía eléctrica la lengua de las naciones. No hemos encontrado la piedra filosofal para hacer oro; pero hemos encontrado tanto oro, que ya no hay que buscar la piedra filosofal. Hemos hallado, en fin, una aplicacion del vapor que da alas al hombre, aumenta su tiempo y devora las distancias. Pero siendo todo esto verdad, no vayamos á exagerar ni nuestro poder, ni nuestros deseos.

© Biblioteca Nacional de España

Hemos visto aquí al vapor en su mas benéfico é inocente empleo. Otros tiene, en que sirve al hombre; pero tambien el hombre le sirve á él, y como se alimenta de carbon, se alimenta de vida humana y la consume. Allí, en el vapor y la maquinaria de hierro está el talento: el hombre, reducido á la mera vigilancia que le embrutece, es como un tornillo humano, que en perfeccionándose el mecanismo se podrá sustituir tambien con el hierro. Tambien yo soy de los que creen que el hombre ha mejorado su condicion y la mejorará de dia en dia. Pero preciso es confesarlo. Con toda nuestra vanidad en los progresos materiales, hay momentos para creer que el hombre tal vez, tal vez, no alterará jamás la misteriosa proporcion entre su mal y su bien: á nuevos goces, nuevos riesgos; á nuevos bienes, nuevos males; al vapor, el cólera;... á la revelacion de aquel poder, el *nuevo misterio* de la propagacion y remedio de este azote. No parece sino que cuando la Providencia se ha dejado descifrar un arcano, arroja entre los mil problemas que aun nos humillan, uno nuevo en que el poder del hombre se ejercite en vano. Como conviene en los dias prósperos recordar la adversidad, asi conviene decir esto hoy, y lo decimos. Importa mucho enaltecer al hombre. Importa mas que no se envanezca.

Todo lo que se refiere al vapor es muy rápido; pero hay una escepcion, y es el contarlo, que tiene que ser pesado inevitablemente. Está visto: las funciones del vapor no se dejan referir sino en *in-folio*. Quería yo contar á los demás la fiesta de un dia, confiado en que no era mas que de un dia, y me he hallado despues, con que el vapor sabe meter en un dia, y en pocas horas, las siguientes cosas: salida pública de SS. MM. de la villa y corte de Madrid; estreno de un gran edificio; una funcion de iglesia; un viaje de 9 leguas; una jornada de sitio real de tres horas; paseos por sus jardines; otro viaje de 9 leguas, y nueva entrada triunfal. Si no se ha de referir como refieren los índices ¿quién cuenta todo esto en breves líneas? Hemos tenido ya una literatura pavorosa y otra literatura vaporosa; pero ni esta alcanza. Habria que idear para esto una especie de *narracion al vapor*, que como se deja conocer, no seré yo quien la invente. Por otra parte quería concluir haciendo al ferro-carril un obsequio. Este artículo tiene de lectura lo que tiene de duracion ese viaje de 9 leguas. Llevado de mi buen deseo, me he resignado á dar á este artículo la longitud de un camino, á trueque de probar que el camino es breve como un artículo.

© Biblioteca Nacional de España